STØVRING ÅDALE

KONDIKILEN KOBLER BYEN PÅ TVÆRS

DEN SAMMENHÆNGENDE BANEBY

Intro
Støvring har de seneste år oplevet stor vækst med mange nye boligområder – en positiv udvikling for både Rebild Kommune og Støvring by, som nu har mulighed for at gentænke byens forbindelser, byrum og fællesskaber.

Jernbanen, som løber igennem Støvring, skal ikke ses som en barriere, men som en stor ressource for byen; Som stationsby er man altid tæt på resten af Jylland, Europa og verden. Med stationen har byen samtidig et naturligt centrum, hvor mange mennesker har sin daglige gang, og stationsområdet er derfor et vigtigt uformelt mødested for hele byen.

En stor udfordring er dog at byen, som oprindeligt lå på den vestlige side af jernbanen, nu er vokset til en stor, ny bydel i Støvring Ådale på den østlige side af jernbanen. Det er derfor vigtigt at tænke nye sammenhænge og forbindelser på tværs af jernbanen, så den gamle og nye del af byen bliver forbundet.

Med denne udviklingsplan giver vi vores bud på, hvordan de to bydele bindes sammen, og hvordan stationsområdet transformeres fra at være en barriere til at blive et forenende element i byen. På begge sider af jernbanen har man oplevelsen af et sammenhængende byrum og transportknudepunkt, der samtidig er en naturlig del af den daglige bevægelse igennem byen – om man er på vej til og fra stationen, skolen eller supermarkedet – som gående, på cykel eller med sin rollator.

Det store hovedgreb for byen, 'Centrum-loopet' og Ådalsstien, viser ligeledes, hvordan den nye forbindelse ved stationsområdet kan være med til at binde Støvrings centrale byfunktioner endnu tættere sammen end de er i dag. I fremtiden kan man forestille sig, at flere bygnings- og byrumsprojekter kan være med til at understøtte og kvalificere Centrum-loopet og dermed midtbyens sammenhæng.

Strategi
Med udgangspunkt i Rebild Kommunes program for parallelopdrag har vi formuleret tre strategier, og dertilhørende konkrete målsætninger/tiltag, som vi ser som de vigtigste for at kunne binde byen sammen over jernbanen, og skabe den ønskede bydel med optimale rammer for mangfoldighed, fællesskab, aktiviteter, bosætning og socialt liv. De tre strategier er:

- Den sammenhængende baneby
- Den fortættede forstad
- Det aktive sundhedskvarter

Den sammenhængende baneby
Denne strategi handler om at skabe en stærk sammenhæng i byen på tværs af jernbanen. Der skal skabes en god fysisk og social kobling mellem projektarealet og Støvring midtby, hvilket gøres ved at have stor fokus på sammenhængende og oplevelsesrige byrum og landskaber.

Følgende tiltag skal understøtte strategien om den sammenhængende baneby:

- Der skal bygges en ny fysisk bro for bløde trafikanter hen over jernbanen, som binder den gamle vestlige og den nye østlige del af byen sammen, og som skaber opmærksomhed på den transformation som Støvring er i gang med at undergå. Broen og det urbane landskab omkring stationsområdet skal være Støvrings nye varetegn og samlingspunkt.
- Broen skal integrere sig med det urbane landskab ved stationsområdet og både skabe mulighed for nem transit og ophold.
- Der skal skabes et sammenhængende byrum på tværs af vejen Støvring Ådale, hvor bløde trafikanter prioriteres.
- Projektarealet og den nye bro skal tilsammen udgøre hængslet mellem den gamle vestlige del af byen og de nye boligområder i Støvring Ådale, og der skal skabes en grøn, attraktiv og oplevelsesrig 'Kondikile', som kobler stationsområdet/ Jernbanegade med Ådalsstien. Der skal samtidig skabes flere smutveje og stier igennem projektarealet, så bløde trafikanter frit kan vælge den hurtigste vej.
- Der skal sikres en klar og enkel vejstruktur på projektarealet, hvor bløde trafikanter prioriteres.
- Der skal skabes klare grænser mellem de offentlige byrum, semioffentlige gårdarealer og private haver og opholdsarealer på projektgrunden.

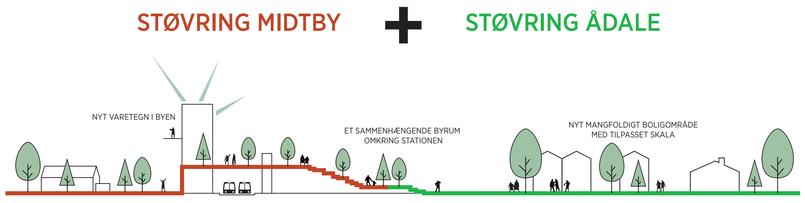
Den fortættede forstad
Denne strategi handler om at skabe et tæt boligkvarter, med stor fokus på en mangfoldig beboersammensætning, som viser nye, attraktive måder at bo og udnytte pladsen på i Støvring. Der skal skabes balance imellem tæthed, parkering og opholdsarealer. Bebyggelsen på projektarealet skal tilpasses Støvrings eksisterende bystruktur, så bebyggelsen på en ny og moderne måde, afspejler tætheden og skalaen fra den eksisterende midtby, og formidler overgangen til de omkringliggende parcelhuskvarterer. Det er vigtigt at projektgrunden ikke bliver en ø, men en integreret del af Støvrings bystruktur. Følgende tiltag skal understøtte strategien om den fortættede forstad:

- De bedste kvaliteter fra en tæt bystruktur skal blandes med de bedste kvaliteter fra forstaden.
- Der skal findes en balance imellem bebyggelsesprocent, antal boliger, parkering og opholdsarealer, hvor parkering ikke dominerer projektarealet. Vi vurderer at parkering i konstruktion eller under terræn, vil blive hhv. en meget dominerende eller dyr løsning, og at al parkering derfor bør løses på terræn i grønne decentrale parkeringslunde.
- Der skal skabes et blandet boligudbud med stor mulighed for mangfoldige fællesskaber på tværs af generationer. Boligudbuddet skal tiltrække nogle af de borgere, som ikke bor i området i forvejen. De forskellige boligformer skal samtidig danne grundlag for en varieret arkitektur, der bidrager til oplevelsesrige by- og gaderum.
- By- og gaderum skal planlægges således at flest mulige uformelle møder og fællesskaber kan opstå. Der skal samtidig være fokus på tryghed og en klar afgrænsning af private og offentlige arealer.

Det aktive sundhedskvarter
Denne strategi handler om at skabet et bykvarter, som med (men også uden) et kommunalt sundhedshus fremmer det sunde og aktive liv. Byrummene langs 'Kondikilen' skal være en destination for de borgere som ønsker at dyrke aktiviteter udendørs.

Følgende tiltag skal understøtte strategien om det aktive sundhedskvarter:

- Byrum og landskab langs 'Kondikilen' skal understøtte projektarealets sundhedstema og de offentlige byrum skal opfordre til fysisk aktivitet og bevægelse hos byens borgere og besøgende i alle aldre.
- Bylivet skal koncentreres på udvalgte steder med et bestemt tema, i stedet for at spredes ud over store arealer eller mange forskellige steder.
- Byens borgere, og især grupper, som er aktive i sports- og foreningslivet, skal have mulighed for at have indflydelse på, hvilke aktiviteter byrummene skal indeholde.
- Blå og grønne elementer skal aktivt være med til at fremme sundhedstemaet.



Analyse: Jernbanen & den grønne/blå rygrad
Støvrings by- og landskabsstruktur er karakteriseret ved to markante elementer; Jernbanen, som deler byen i en oprindelig vestlig del (med centurm omkring stationen) og en nyudstykket østlig del (Støvring Ådale), samt den grønne/blå rygrad som udgøres af Mastrup bæk. Mens jernbanen opdeler byen i to, samler vandløbet byens to dele i et sammenhængende landskabeligt ådalstræk.

Hovedgreb: Centrum-loopet og Ådalsstien
Med fokus på styrkede forbindelser på tværs af jernbanen kan Støvrings centrale byfunktioner blive samlet i et sammenhængende Centrum-loop, inddelt i segmenter af forskellig karakter (transport, handel, kultur/idræt, natur, sundhed). Projektområdet skal, som loopets manglende hængsel, formidle overgangen fra stationsby til paracelhuskvarter og udtrykke områdets sundhedstema. Samtidig er projektområdet centerpunkt for ådalsstien, som i nord-/sydgående retning forbinder de nye boligkvarterer i Støvring Ådale. Ådalsstien har et stort potientiale for at blive en rekreativ 'aktivitetssti' med destinationer og aktiviteter i de grønne kiler i landskabet.

Områdeplan/ 1:1000

C.F. Møller COWI

Landskabssnit/ 1:400

» ... Med den nye broforbindelse transformeres stationsområdet skal fra at være en barriere i byen til at blive et forenende element, hvor man på begge sider af jernbanen har oplevelsen af et sammenhængende byrum og transportknudepunkt ... «

DEN FORTÆTTEDE FORSTAD

Den grønne Kondikile
Den fysiske plan konkretiserer de ovenfor nævnte strategier, og giver vores bud på, hvordan projektarealet skal udvikles med bebyggelse, byrum og infrastruktur.

Hovedgrebet for planen tager udgangspunkt i forbindelser og byrum. En offentlig akse, som vi kalder 'Kondikilen', forbinder stationsområdet i vest med de nybyggede boligområder i øst. 'Kondikilen' udgøres af en række større og mindre byrum, som alle bindes sammen af en gennemgående, kombineret cykel- og gangsti. Stien griber mod øst fat i skæringen af en grøn kile mellem to nybyggede boligområder og den nord/sydgående Ådalsti, mens den mod vest griber fat i stationsområdet, hvor den bliver til henholdsvis en gangbro og en svævende rampe hen over jernbanen, før den igen lander ved Jernbanegade.

Kondikilen trækker den grønne kiles kvaliteter med ind over projektgrunden og hen over den nye banebro. Hvis det grønne præg fortsættes op af Jernbanegade, skabes der et sammenhængende grønt strøg, som også visuelt forbinder Støvring midtby med Støvring Ådale.

Midt på aksen møder stien Sundhedspladsen (forpladsen til det kommende sundhedshus), som er projektarealets primære byrum. Sundhedshuset placeres så den danner en kant mod den offentlige Sundhedsplads og man opnår et solrigt, attraktivt byrum. Fra Sundhedspladsen er der direkte visuel kontakt med stationsområdet.
Projektarealets vejstruktur løses enkelt ved at lave én gennemgående stamvej med til- og frakørsel fra både vest (Støvring Ådale) og syd (Kærvej). Langs stamvejen er der parallelparkering, grønne lommer med træer samt fortov og forarealer til boligerne.

Projektarealets boligbebyggelse disponeres i forskellige boligkvarterer (som også svarer til planens etapeudvikling) med varierede boligtypologier og mangfoldige udeopholdsrum. Mod vejen Støvring Ådale/Kærvej, hvor bebyggelsens densitet og højde er størst, dannes Stationskvarteret af tre uafhængige boligklynger med sundhedshuset i midten. Stationskvarteret disponeres så der dannes en bykant med åbninger og variation langs vejene. Bebyggelsen trapper ned i både højde og densitet mod øst, hvor Enghuskvarteret omkranser Kernekvarteret i midten. De østlige bebyggelser åbner sig op mod Ådalsstien og har gaderummet som deres primære fælles mødested, mens de vestlige bebyggelser danner en slags tæt karréstruktur med et fælles opholdsareal i midten af hver boligklynge. Således bliver graden af fællesskab også en graduering fra øst mod vest.

Mens biler har adgang til gaderummene i Enghuskvarteret er Kernekvarteret bilfrit. Parkering er løst som terrænparkering i mindre decentrale grønne parkeringsarealer.

Den nye banebro
Et markant træk i hovedgrebet for projektgrunden er den nye broforbindelse over jernbanen, som både skal fungere som en velfungerende fysisk kobling mellem ny og eksisterende by, men som også skal sætte en ny dagsorden for hele Støvring by, med et nyt varetegn, der tydeligt ses fra både banen og byen. At broen og byrummet ved stationsområdet bliver Støvrings varetegn (og ikke fx et boligtårn med eksklusive lejligheder), er ligeledes et symbol på et nyt fokus på demokratiske byrum og aktiviteter til glæde for alle Støvrings borgere.

Med den nye broforbindelse transformeres stationsområdet fra at være en barriere i byen til at blive et forenende element, hvor man på begge sider af jernbanen har oplevelsen af et sammenhængende byrum og transportknudepunkt.

Fredskovsarealet omrking stationsområdet skal åbnes op, så der opstår visuel kontakt mellem øst og vest. Nogle steder er det nødvendigt at fjerne skoven helt for at skabe plads til nye funktioner, mens de største og flotteste træer andre steder kan bevares.

Broen består af en 5 meter bred gangbro, der placeres direkte i aksen fra Jernbanegade. Fra broen vil der således være direkte visuel kontakt mellem Jernbanegade og projektarealet i Støvring Ådale, og omvendt vil broen være et synligt element fra begge destinationer. Broen skal fungere som en forlængelse af byrummene på hver side af jernbanen, og indrettes derfor med en større bredde og plads til ophold. På østsiden af jernbanen anlægges et nyt stationsområde, hvor et syd/østvendt trappelandskab inviterer op på broen samt til ophold, mens man venter på toget. Under trappen kan servicefunktioner, som fx venteområde, toiletfaciliteter samt teknikbygning integreres.
Et markant trappetårn med udsigtspunkt i toppen giver adgang fra stationsområdets vestside/Jernbanegade. Trapper og elevatortårne placeres adskilt, så de tilsammen danner forskellige rum oppe på broen.

En svungen svævende rampe, primært til cyklister, kobler sig på gangbroen og sørger for en sjov og oplevelsesrig cykeltur oppe i trækronerne, hen over jernbanen. Gangbroen og den svævende rampe kan enten opføres samtidig eller rampen kan opføres senere. Under den svævende sti skabes der plads til et aktivitetsareal, hvor der er rig mulighed for larm og leg. Det kunne fx være et skaterareal til byens unge.

Langs den østlige perron laves et område med indkørsel til biler samt et lille parkeringsområde med 'kiss and ride' funktion i forbindelse med stationen. Her er også overdækket cykelparkering.

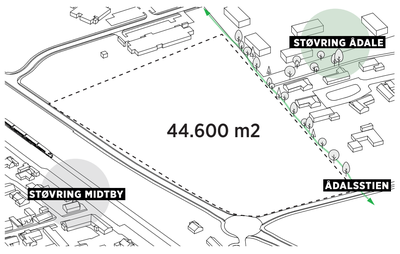
Fremtidens bæredygtige forstad
Bebyggelsen på projektarealet er vores bud på en fremtidig bæredygtig udvikling af en ny type forstad i Støvring, hvor gode forbindelser, attraktive udearealer, uformelle fællesskaber og gode boliger tilsammen skaber kvalitet for en bred gruppe af nye beboere. Strategien for den fortættede forstad sætter fokus på, hvem vi forestiller os, der skal bo i den nye bydel, hvordan deres boliger kan se ud, og hvilke kvaliteter, der skal være i boliger og udearealer. I sidste ende er det dog de kommende beboere og investorer, der skal være med til at levendegøre visionen.

Projektarealet er en moderne bydel, der tilstræber at kombinere de bedste kvaliteter fra forstaden med de bedste kvaliteter fra byen. Her er tætte boligkvarterer med semiprivate gårdrum, samt rækkehuskvarterer, der har større private haver, men hvor fællesskabet og trygheden trives i de fælles ankomst- og gaderum. I midten af bebyggelsen har hele bydelen glæde af den offentlige 'Kondikile' med tilbud om både ophold og bevægelse.

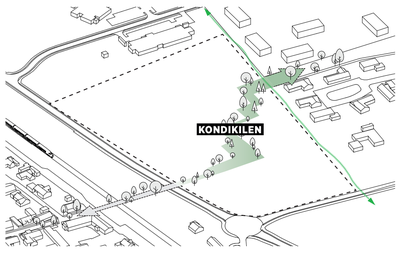
Kvarterer
Projektarealet rummer 3 kvarterer med hver sin særlige identitet. Kvartererne indeholder et mix af forskellige bebyggelsestypologier, hvoraf nogle går igen fra kvarter til kvarter, men får en anden karakter i form af en ny urban sammenhæng.

- Stationskvarteret er karakteriseret ved større tæthed og højde og forholder sig til vejforløbet Støvring Ådale/Kærvej samt bystrukturen på den vestlige side af jernbanen.
- Enghuskvarteret er karakteriseret ved lavere tæthed og højde og åbner sig op mod Ådalsstien.
- Kernekvarteret er et bilfrit område i midten af projektarealet, hvorigennem Kondikilen løber.

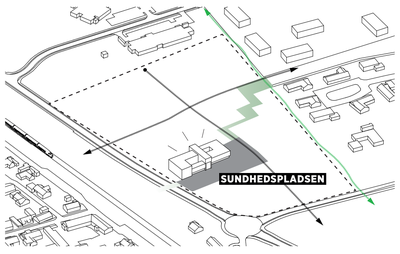
Boligerne på projektarealet ligger tættere på hinanden og indeholder flere etager end i de klassiske parcelhuskvarterer. Alle boliger har små private arealer i form af haver, tagterrasser eller altaner. Boligklyngerne i Stationskvarteret har også et fællesareal i midten af boligerne til fx ophold, leg og grillområde, mens Enghuskvarteret har den fælles ankomstvej som omdrejningspunkt og mødested. Alle boliger er dermed organiseret i boligfællesskaber, hvor man naturligt møder sin nabo, hvilket skaber trygge bomiljøer. De bebyggelser som er placeret direkte ud til det offentlige strøg har ikke et semiprivat gårdrum, men kan derimod benytte sig af de grønne eller aktive rum langs stien. Kombinationen af tæthed og byrum af høj kvalitet skaber en by, der er karak-



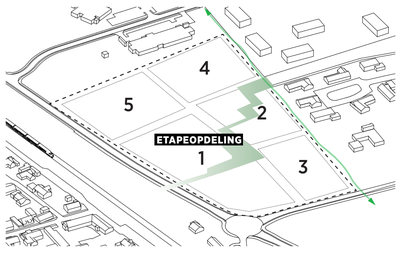
01. Grundens forudsætninger.



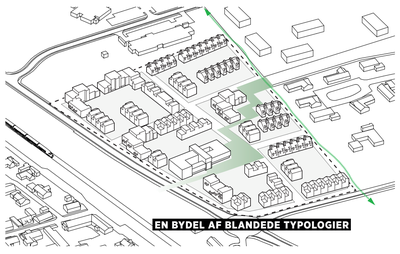
02. Kondikilen skærer sig igennem området og forbinder Støvring Ådale med Støvring Midtby på tværs af stationsområdet.



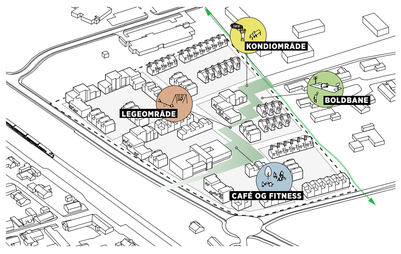
03. Et nyt sundhedshus definerer Sundhedspladsen mod nord og skaber et attraktivt og levende byrum. To gennemgående akser definerer en enkel vejstruktur.



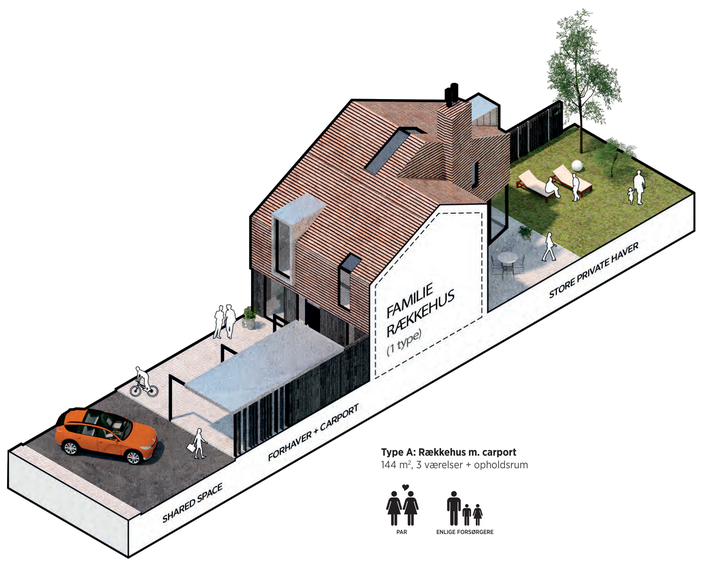
04. Den urbane struktur som udgøres af Kondikilen, Sundhedspladsen samt vejstrukturen definerer byggefelterne.



05. En blanding af boligtypologier skaber en varieret arkitektur og en mangfoldig beboersammensætning.

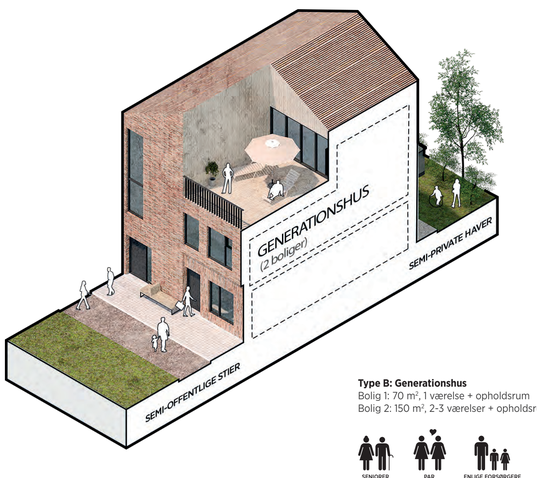


06. Kondi- og legeaktiviteter langs Kondikilen sørger for destinationer og byliv langs den offentlige akse.



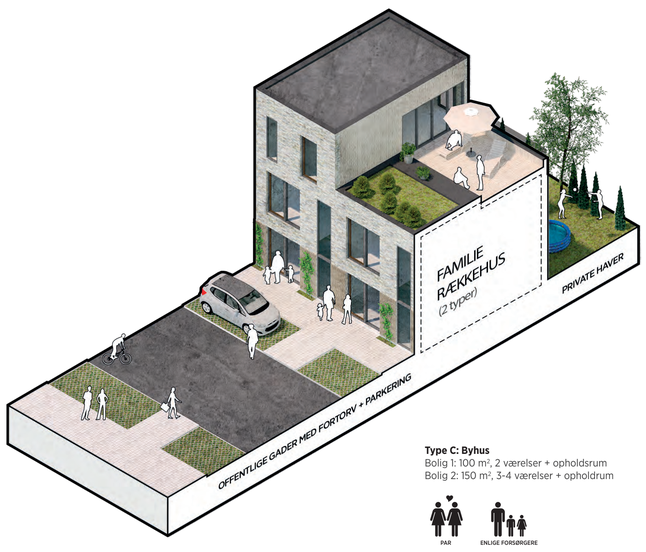
Type A: Rækkehus m. carport
144 m², 3 værelser + opholdsrum

PAR · ENLIGE FORSØRGERE



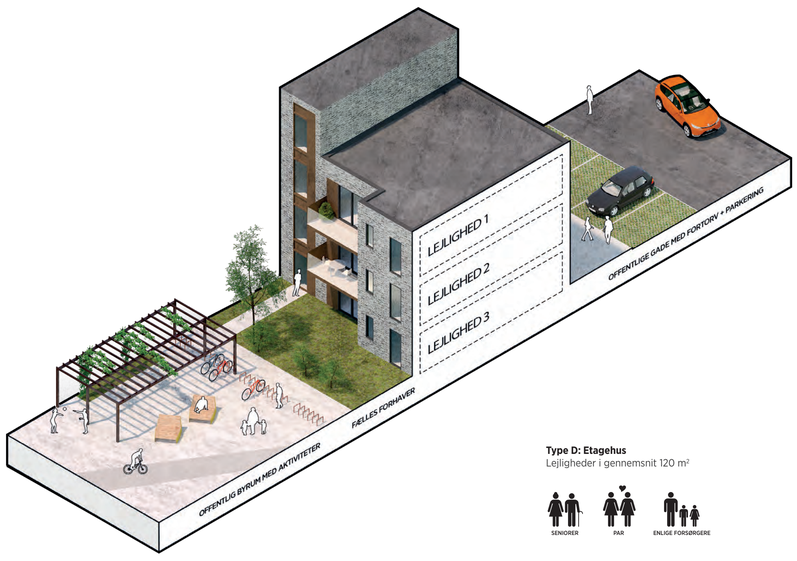
Type B: Generationshus
Bolig 1: 70 m², 1 værelse + opholdsrum
Bolig 2: 150 m², 2-3 værelser + opholdsrum

SENIORER · PAR · ENLIGE FORSØRGERE · FLERE GENERATIONER



Type C: Byhus
Bolig 1: 100 m², 2 værelser + opholdsrum
Bolig 2: 150 m², 3-4 værelser + opholdrum

PAR · ENLIGE FORSØRGERE



Type D: Etagehus
Lejligheder i gennemsnit 120 m²

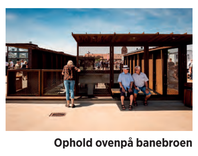
SENIORER · PAR · ENLIGE FORSØRGERE

Zoom in/ Fælles gårdrum i Stationskvarteret

Svævende cykelsti

Regnbed i det grønne

Stationstrappe



Ophold ovenpå banebroen

Kondiaktiviteter

Street sport aktiviteter

In-situ støbt plads med regnbede

Permeabel belægning

Landskabssnit/ 1:400

C.F. Møller · COWI

» ... Samtidig bliver Kondikilen en smutvej fra Støvring Ådale til stationsområdet, hvilket vil skabe et naturligt flow igennem projektarealet ... «

DET AKTIVE SUNDHEDSKVARTER

teriseret af liv og tryghed. Man får lyst til at bruge uderummene fordi aktiviteterne er koncentreret i identitetsskabende by- og landskabsrum og stederne inviterer til både ophold og aktivitet.

Hvem skal bo i Støvring Ådale?
Projektarealet rummer plads til mange forskellige familietyper – lige fra den unge familie, der køber sin første bolig til seniorsinglen, der ikke længere har brug for så meget plads – men bydelen vil med sine bebyggelser og byrum særligt tiltrække mennesker, som ønsker et sted at bo, hvor der er liv og mulighed for at møde andre.
Vores forslag rummer i alt 214 nye boliger og 25.900 m² bolig-kvadratmeter. I forslaget opererer vi med 4 forskellige boligtypologier, som hver kan indeholde forskellige boligplaner.

De fire boligtypologier er:

- **Type A:** Rækkehus, 2 etager med carport og have
- **Type B:** Generationshus, 3 etager, 2 boliger, tilgængelighedsbolig i stueetagen, 2 etagers bolig ovenpå
- **Type C:** Byhus/ smalt rækkehus, 2 - 3 etager
- **Type D:** Etagebolig, 4 etager, stor mulighed for varierede boligstørrelser

Kondikilen
Projektarealet og stationsområdet er Støvrings nye aktive 'sundhedskvarter' med fokus på bevægelse og aktivitet. Sundhedshuset og 'Sundhedspladsen' er omdrejningspunktet for det offentlige liv, men selv uden et sundhedshus vil den offentlige akse, 'Kondikilen', inviterer ind på projektarealet med dens mange tilbud om aktiviteter. Samtidig bliver 'Kondikilen' en smutvej fra Støvring Ådale til stationsområdet, hvilket vil skabe et naturligt flow igennem projektarealet.

Vi forestiller os, at aktiviteterne langs 'Kondikilen' skal præciseres og besluttes af Støvrings borgere fx i en åben inddragelsesproces med de lokale sportsforeninger og ungdomsklubber (samt evt. kommende brugere af sundhedshuset). Strategien om det aktive sundhedskvarter handler ikke kun om den offentlige akse, men også om det resterende landskab og byrum, som tilsammen skal være med til at fremme levende og trygge rammer for mange typer af byliv.

Landskab og byrum
'Kondikilen' skaber en oplevelse af et sammenhængende byrum på tværs af jernbanen og hele vejen hen over projektarealet. 'Sundhedspladsen' og de andre belagte aktivitetsflader langs 'Kondikilen' belægges med in-situ-støbt beton, for at skabe én sammenhængende falde, der tydeligt markerer den offentlige karakter. Trappen fra banebroen flyder naturligt ud i en mindre offentlig plads, der markerer en overgang hen over vejen Støvring Ådale. Fodgængerarealet og cykelstien hen over vejen markeres med en chikane og et materialeskift, som gør biler opmærksomme på de blødе trafikanter. Ved 'Sundhedspladsen' foran sundhedshuset udspares store grønne øer i den belagte flade og kan fungere enten som regnbede eller grønne aktivitetsfalder. Cykelparkering integreres på pladsen foran Sundhedshuset, i de flows, som brugerne af huset naturligt vil bevæge sig i. På den anden side af stamvejen, fortsætter den gennemgående sti igennem det grønne og møder små øer af belagte flader og aktiviteter.

Den gennemgående cykel- og gangsti belægges med en farvet asfalt, en farve som går igen såvel i belægningen som på broen. Det grønne element i form af træer og lavere grøn beplantning er ligeledes et gennemgående tema langs 'Kondikilen'. Det flade landskab bearbejdes også langs kilen, så overskudsjord, kan bruges til at skabe små volde, der definerer landskabsrummene. I det grønne etableres også mindre regnvandsbede, som kan være med til at håndtere regnvandet på projektarealet.
Konceptet for belægningen på området er at skabe så få belagte, ikke permeable falder som muligt, således af mindst muligt regnvand behøver at afledes væk fra området.

Veje og Kantzoner
På projektarealet opereres der med to forskellige typer af veje; Stamvejen og Boliggaden. Stamvejen er den gennemgående infrastruktur i området med en ekstra bredde til parallelparkering, samt et fortov på begge sider. Her har renovationskøretøjer og andre store køretøjer mulighed for at færdes på projektarealet. Boliggaden er en mindre vej mellem rækkehusene, der fungerer som et 'shared space' for gående, cyklister og biler.

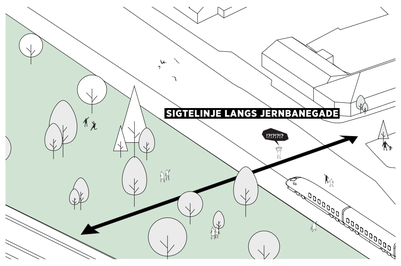
Langs stamvejen kan der med fordel arbejdes med en bearbejdning af kantzoner foran de huse som har facade ud mod denne. Kantzone er en betegnelse for overgangen mellem bolig og by-/gaderummet udenfor, og kan bearbejdes på flere forskellige måder til flere forskellige formål. Det kan enten være et afgrænset privat rum i form af fx en forhave eller terrasse, eller det kan være en del af det offentlige rum i form af fx planter eller en bænk. Kantzonerne er et vigtigt virkemiddel til at skabe opmærksomhed på overgangen mellem offentligt og privat, samt til at skabe oplevelser og imødekomme den menneskelige skala.

Parkeringsstrategi
Parkering er løst som terrænparkering i mindre decentrale, grønne parkeringslunde. Landskabsbearbejdning i form af volde med beplantning og træer, samt bevidst bearbejdning af belægning, som permeabel, grøn belægning, mindsker de parkerede bilers tilstedeværelse i bybilledet. Samtidig bliver de mindre decentrale parkeringspladser naturlige mødesteder for kvarterets beboere, når de skal til og fra deres bil.

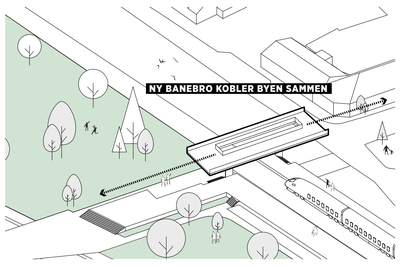
Parkeringen beregnet med en norm på 1:1,5 for alle boliger, men vi forestiller os, at man i kraft af nærheden til den offentlige togtrafik, sammensætning af beboere med mange unge og ældre, samt evt. opretning af en forening for delebiler kan argumentere for at nedsætte parkeringsnormen på en del af boligerne til en parkeringsnorm på 1:1. Således vil der kunne frigives en del af pladsen på parkeringsarealerne til eksempelvis flere grønne regnbede og træer til gavn for biodiversiteten. Sundhedshuset er beregnet til at indeholde ca. 2500 m², hvilket vil give et parkeringskrav på 50 pladser. Vi foreslår at disse pladser kan dobbeltudnyttes med parkeringspladserne i de to boligklynger i etape 1, således at der om dagen, i sundhedshusets åbningstider, lånes 25 pladser fra hvert boligkvarter.

Regnvand og klimatilpasning
De foreliggende geotekniske undersøgelser viser at grundvandsspejlet på store dele af grunden er beliggende ca. 1 m u.t. Muligheden for nedsivning af overfladevandet er derfor begrænset, selvom de trufne sandaflejringer normalt ville være egnede.
Der foreslås derfor en løsning, som baseres på magasinering og langsom afvanding af området, hvor forskellige principper for regnvandshåndtering benyttes i udviklingsplanen. Det forslås blandt andet, at etablere små lokale forsinkelsesområder, som i princippet er små lavninger, der placeres under hensyn til områdets indretning. Afvandingen fra parkeringspladserne kan afledes til wadier/grøfter, hvor vandet magasineres og forsinkes, til der er plads i regnvandskloakken. Afhængig af anlæggenes kotemæssige beliggenhed og udformning, vil der sandsynligvis kunne ske en vis nedsivning fra disse. I bunden af wadierne udlægges et lag filtermuld således at forureningskomponenter fra vejvandet tilbageholdes, hvilket sandsynligvis er et myndighedskrav. Wadierne vil desuden give rekreativ værdi langs parkeringsarealerne, med mulighed for græsser og anden beplantning kan gro deri og skabe en beplantningsmæssig diversitet i udviklingsplanens grønne arealer.

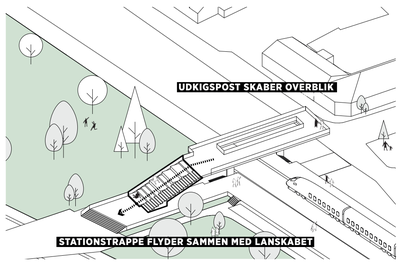
Ligeledes udføres parkeringsarealerne som en permeabel græsarmeringsbelægning, f.eks. i form af græsarmeringssten, hvor der vil ske en vis nedsivning og forsinkelse af afstrømningen. Når disse når et højt niveau, kan disse strømme til wadierne ved hjælp af en mindre hældning mod disse. Vand fra tagflader og veje kan desuden ledes til mindre regnbede, som kan indpasses strategisk i områdets indretning og funktion og herved bidrage til rekreativ værdiskabelse i den grønne kile og mellem bebyggelsen. Disse regnbede vil blive etableret med overløb til hovedkloakken.



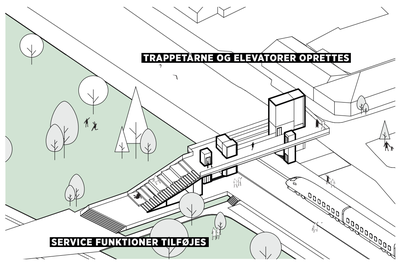
01. Sigtelinjen langs Jernbanegade er en vigtig akse i byen, men der mangler en visuel og fysisk kobling på tværs af jernbanen og fredskovsarealet til Støvring Ådale.



02. En ny banebro placeres i aksen fra Jernbanegade og bliver et markant element, der fører byrummet fra stationsområdet hen over jernbanen.

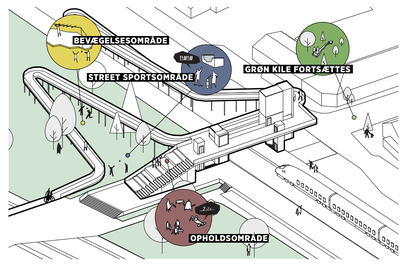


03. Mod Støvring Ådale flyder en stationstrappe sammen med byrummet og inviterer til ophold på broen.



04. Trappetårne og elevatortårne sørger for tilgængelighed og definerer forskellige rum ovenpå banebroen. Servicefunktioner kan placeres under trappen.

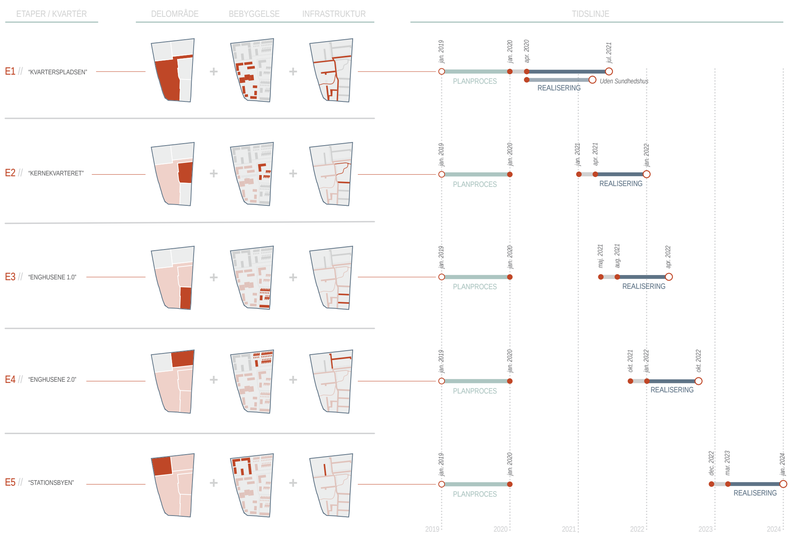
05. En svævende cykelsti kobler sig på banebroen og bliver sammen med trappetårnet mod Jernbanegade et symbol på Støvring nye forbindelse og et varetegn for byen.

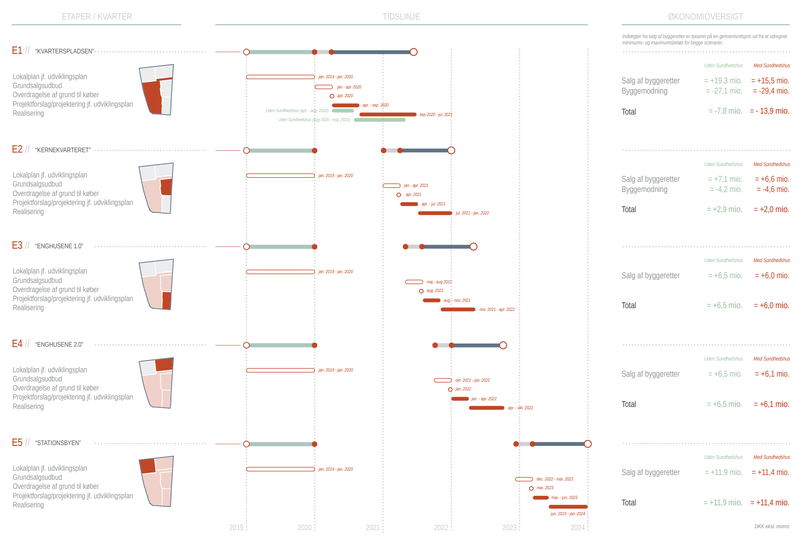


06. Omkring stationsområdet inviterer forskellige byrum til ophold og aktiviteter.

Zoom in/ Kondikilen ved Sundhedspladsen

Zoom in/ Kondikilen i det grønne





C.F. Møller COWI

Diagram/ Kondikilen - Et sammenhængende landskabstræk